

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Pengambilan kesimpulan dilakukan terhadap hasil pelaksanaan penelitian yang telah dilakukan. Berikut merupakan kesimpulan penelitian ini.

1. Berdasarkan hasil analisis bahaya diketahui dua faktor utama penyebab terjadinya bahaya, yaitu faktor manusia dan faktor fasilitas. Faktor manusia disebabkan ketidakpatuhan terhadap aturan terminal dan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas. Faktor fasilitas disebabkan kurangnya fasilitas untuk menunjang keselamatan berkendara dan kurangnya fasilitas untuk menunjang kemandirian dan keselamatan pengunjung di terminal.
2. Berdasarkan hasil HIRARC (Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control) ditemukan empat tingkatan risiko di Terminal Giwangan. Risiko tersebut adalah risiko ekstrem (extreme risk), risiko tinggi (high risk), risiko sedang (moderate risk) dan risiko rendah (low risk).
3. Berdasarkan hasil identifikasi bahaya terdapat 27 sumber bahaya, dengan 2 bahaya memiliki tingkat risiko ekstrem, 7 bahaya memiliki tingkat risiko tinggi, 16 bahaya memiliki tingkat risiko sedang, dan 2 bahaya memiliki tingkat risiko rendah.
4. Bahaya pada tingkat risiko ekstrem antara lain bahaya karena pengemudi kendaraan melaju dengan kecepatan tinggi saat memasuki terminal, tidak ada pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan, pengunjung terminal yang melintas tidak di jalur penyeberangan, tidak ada jalur khusus untuk pengunjung terminal di area pemberangkatan dan tidak ada rambu dan alat yang mencegah pengemudi bus melaju kencang di area pemberangkatan.
5. Bahaya pada tingkat risiko tinggi antara lain bahaya karena pengemudi kendaraan tidak mematuhi rambu larangan melintas di pintu masuk dan keluar terminal, pengemudi bus yang menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, warga sekitar terminal berkendara dengan ceroboh, pengemudi bus yang melaju dengan kecepatan tinggi, tidak ada rambu

petunjuk untuk pengunjung di area kedatangan bus antar kota, tidak ada alat untuk mencegah pengemudi bus melaju dengan cepat, terdapat lebih dari satu jalur masuk di area keberangkatan bus dan area parkir, tidak ada jalur khusus bus saat keluar dari tempat pemberangkatan dan tidak ada rambu larangan untuk mencegah penumpang naik di pintu keluar.

6. Bahaya pada tingkat risiko sedang antara lain bahaya karena tidak ada polisi tidur, tidak ada jalur khusus untuk kedua perlintasan yang ada, penempatan rambu petunjuk yang tidak mudah disadari oleh pengemudi kendaraan, pengemudi kendaraan yang melanggar rambu dilarang berhenti, tidak ada rambu batas maksimal kecepatan untuk pengemudi bus dan mobil, tidak ada alat pemadam kebakaran, tidak ada rambu evakuasi, pengunjung menaiki bus bukan di tempat pemberangkatan dan saat bus masih berjalan, tidak ada jalur khusus sepeda motor, tidak ada marka parkir, dan pengemudi kendaraan yang masuk terminal melalui pintu keluar.
7. Bahaya pada tingkat risiko rendah antara lain bahaya karena penumpang tidak turun di tempat yang disediakan, pengemudi kendaraan yang melanggar jalur masuk berdasarkan jenis kendaraan, tidak ada rambu petunjuk untuk pejalan kaki, tidak ada pembatas antara jalur masuk bus antar kota dan jalur kendaraan pribadi, tidak ada sistem antrian keberangkatan bus yang terintegrasi, tidak ada polisi tidur di area parkir dan jalur pejalan kaki yang terlalu sempit.
8. Berdasarkan hasil pengendalian risiko, diberikan rekomendasi berupa pemasangan rambu lalu lintas, rambu petunjuk, rambu evakuasi dan perubahan penempatan posisi rambu petunjuk yang ada di jalur masuk terminal. Rekomendasi selanjutnya adalah penambahan fasilitas untuk mendukung keselamatan berkendara di area terminal dan penambahan fasilitas untuk mendukung keamanan dan keselamatan pengunjung serta rekomendasi perbaikan sistem pengelolaan terminal.

V.2 Saran

1. Penelitian berikutnya sebaiknya mengenai perancangan Sistem Informasi K3 yang berisi pelaporan kecelakaan, insiden, near miss, dan potensi bahaya yang ada di Terminal Giwangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, T. S. P., & Intari, D. E. (2017). Analisis Kinerja Operasional Terminal. *Jurnal Fondasi*, 6(2), 1–12. <https://doi.org/terminal>
- Cendykia, S. S. (2014). IMPLEMENTASI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA PADA DEPARTEMEN PRODUKSI WEAVING-2 PT. KUSUMAHADI SANTOSA KARANGANYAR (Vol. 11, Issue c).
- Margono. (2004). Metodologi Penelitian Pendidikan. In *Metodologi Penelitian Pendidikan*.
- Novalia, R. (2019). ANALISIS MANAJEMEN RISIKO PADA BIDANG PEMELIHARAAN PT INDONESIA POWER UNIT PEMBANGKIT (UP) SAGULING RAJAMANDALA, BANDUNG BARAT. 15–16.
- OHSAS. (2007). Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja • Persyaratan. 18001, 1–19.
- Pirantika, A. Purwanti, R. S. (2017). ANALISIS RISIKO KESELAMATAN PENGUNJUNG TERMINAL PURABAYA MENGGUNAKAN METODE HIRARC (HAZARD IDENTIFICATION, RISK ASSESSMENT AND RISK CONTROL). Universitas Nusantara PGRI Kediri, 01, 1–7.
- Ramli, S. (2010). *Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*. Dian Rakyat, Jakarta.
- Rizki, K., Roehan, A., & Desrianty, A. (2014). Usulan Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Menggunakan Metode Hazard Identification and Risk Assesment (HIRA) *. 02(02).
- Sasmito, A. (2017). Analisis Pembobotan Kriteria Pelayanan Terminal Tipe B Jawa Tengah Dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process (Ahp) (Studi Kasus Terminal Kabupaten Demak Dan Terminal Kabupaten Banjarnegara) Analysis Rating Scale Criteria of Service Terminal. 217–224.
- Savitri, A. A. (2017). Tinjauan Perencanaan Terminal Penumpang Angkutan Darat Pada Terminal Malengkeri. Universitas Nusantara PGRI Kediri, 01, 1–7.
- Setyabudi, B. (2019). Kajian Peningkatan Keselamatan Penumpang Bus AKDP/AKAP Melalui Pembinaan Pengemudi dan Fasilitas Keselamatan di Bali. *Warta Penelitian Perhubungan*, 23(5), 479. <https://doi.org/10.25104/warlit.v23i5.1104>
- Suma'mur. (2014). Kesehatan Kerja dalam Perspektif Hiperkes & Keselamatan Kerja. In Erlangga. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(10\)62352-5](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(10)62352-5)
- Tarwaka. (2011). Ergonomi Industri, Dasar-dasar Pengetahuan dan Aplikasi di Tempat Kerja. In *Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*.

Whitfield, J. (2004). AS/NZS 43600 SET Risk Management Set. *Nature*, 428(6983), 592. <https://doi.org/10.1038/428592a>

PM 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

KM 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan